

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10/2020



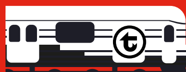
Warszawski Transport Publiczny

Priorytety na torach

WARSZAWA W CZERWONEJ STREFIE
NOWE ZASADY



ZASŁANIAJ TWARZ W MIEJSCACH PUBLICZNYCH



TRANSPORT PUBLICZNY

- MAX. 30% DOPUSZCZALNEJ LICZBY PASAŻERÓW LUB 50% LICZBY MIEJSC SIEDZĄCYCH



SZKOŁY ŚREDNIE I WYŻSZE

- NAUCZANIE ZDALNE



RESTAURACJE, BARY, KAWIARNIE

- ZAJĘTY CO DRUGI STOLIK

- LOKALE OTWARTE POMIĘDZY 6:00 a 21:00 (PO 21:00 WYŁĄCZNIE NA WYNOS)



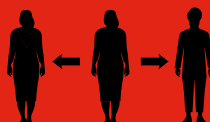
PLACóWKI HANDLOWE

- MAX. 5 OSÓB NA JEDNĄ KASĘ



SIŁOWNIE, BASENY, AQUAPARKI

- NIECZYNNE



WYDARZENIA, UROCZYSTOŚCI I ZGROMADZENIA

- WYDARZENIA SPORTOWE - BEZ PUBLICZNOŚCI

- WYDARZENIA KULTURALNE - DO 25% PUBLICZNOŚCI

- ZGROMADZENIA NIE WIĘKSZE NIŻ 10 OSÓB

- ZAKAZ ORGANIZACJI WESEL I INNYCH UROCZYSTOŚCI OKOLICZNOŚCIOWYCH (OD 19.10)

- MAX. 1 OSOBA NA 7m2 PODCZAS UROCZYSTOŚCI RELIGIJNYCH

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM) 

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

W Warszawie rozwija się transport szynowy, powstają nowe odcinki tras, jak choćby budowany właśnie Tramwaj na Winnicę. Tramwaje są bardzo wygodnym środkiem transportu, bo omijają korki, w których mogą się zatrzymać autobusy. Dzięki temu rzadziej doznają opóźnień.

Ich ruch można jeszcze bardziej usprawnić dzięki priorytetom, które pomagają przejeżdżać przez skrzyżowania bez strat lub tylko z minimalnymi stratami czasu. Wprowadzenie takiego usprawnienia to skomplikowana operacja, wymagająca odpowiedniego zaprogramowania zmiany świateł na skrzyżowaniach oraz montażu niezbędnej infrastruktury. O tym, jak się planuje i wprowadza priorytety opowiada Grzegorz Madrjas z Tramwajów Warszawskich.

Mniejsze straty czasu przy pokonywaniu skrzyżowań i, co może jeszcze ważniejsze, ujednolicenie czasów przejazdu to także łatwiejsze układanie rozkładów jazdy dla pracowników Zarządu Transportu Miejskiego. Kiedy nie ma priorytetu, wystarczą dwie sekundy "spóźnienia", żeby skład musiał czekać pełen cykl zmiany świateł na możliwość ruszenia. Dzięki priorytetom można łatwiej skoordynować podjazdy tramwajów i autobusów poszczególnych linii na przystanki.

W dziale WTP w Praktyce przedstawiciele Zarządu Oczyszczania Miasta opisują, w jaki sposób dbają o estetyczny wygląd pętli. Nadejście jesieni nie oznacza, że znikają stamtąd rośliny - po prostu zmieniają się ich gatunki.

Przypominamy też historię warszawskich "literowych" linii autobusowych. Pierwsza, przedwojenna linia miała oznaczenie A, a jeździły na jej trasie autobusy marki Somua. Ta piękna historia odżyła dzięki zabytkowi, wyremontowanemu przez Miejskie Zakłady Autobusowe.

Życzymy przyjemnej lektury

Zawieś bilet, jeżeli nie jeździsz

Wzrastająca liczba zakażeń w Polsce może powodować, że niektórzy pasażerowie zostaną skierowani na kwarantannę i przestaną korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego. W tym czasie będą mogli zawiesić ważność biletu długookresowego.

Zarząd Transportu Miejskiego wychodzi naprzeciw potrzebom pasażerów, którzy kupili bilet długookresowy i w nadchodzących dniach lub tygodniach nie będą jeździć Warszawskim Transportem Publicznym. W czasie zagrożenia epidemicznego można zawiesić bilet długookresowy (30 lub 90 dniowy – ważny w dowolnej strefie biletowej, także bilety warszawiaka, metropolitalne, roczne dla rodzin z trojgiem dzieci oraz Bilety Seniora) pod adresem https://zawieswkm.waw.pl – wystarczy do tego podanie numeru posiadanej karty. Wydane pieniądze nie „przepadną" – niewykorzystany czas ważności biletu można przekodować na inny termin.

Można zawiesić trzy razy

Nowe zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy wprowadza ważną zmianę. Do tej pory pasażerowie mogli taką operację wykonać tylko raz. Od 9 października można zawiesić ważność biletu trzy razy w ciągu roku kalendarzowego, ale pod pewnymi warunkami. Jeśli ktoś skorzystał już wcześniej z tej możliwości, np. w kwietniu, to przed 31 grudnia 2020 roku może to zrobić jeszcze dwukrotnie. Od nowego roku liczba możliwych do wykorzystania zawieszeń będzie naliczana od nowa. Ponadto, biletu nie można zawiesić na mniej niż pięć kolejnych dni, więc termin zakończenia ważności biletu musi być dłuższy niż pięć dni. Termin zawieszenia biegnie od dnia zgłoszenia tego przez pasażera do dnia poprzedzającego dzień odwieszenia.



Odwieszanie też jest proste

Bilet można odwiesić na dwa sposoby: kupując i aktywując kolejny bilet albo zgłaszając odwieszenie ważności biletu za pośrednictwem strony https://zawieswkm.wtp.waw.pl/odwies lub osobiście w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażera ZTM. Należy jednak pamiętać, że odwieszenie ważności biletu za pośrednictwem platformy internetowej nie powoduje auto-matycznego przekodowania zawieszonej liczby dni na inny termin na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej (lub innym nośniku zaakceptowanym przez ZTM). Taka operacja możliwa jest wyłącznie w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażera ZTM. Nie trzeba jednak przychodzić do POP od razu – można to zrobić w wybranym przez siebie momencie.

Przez cały czas pasażer może zwrócić kupiony bilet i otrzymać zwrot pieniędzy za niewykorzystany okres ważności według zasad określonych w Taryfie Przewozowej. ▪

Punkt Kodowania Biletów w Wołominie

W czwartek, 13 października w Wołominie przy al. Wileńskiej 32 został otwarty Punkt Kodowania Biletów. Jest czynny we wtorki i czwartki.

Kolejny Punkt Kodowania Biletów w aglomeracji warszawskiej został otwarty 13 października w Wołominie. Znajduje się na terenie Biblioteki, przy ul. Wileńskiej 32 i jest czynny we wtorki i środy, w godzinach 8.30-16.00 i czwartki od godz. 10.30 do 18.00.



Można w nim doładować Bilet Metropolitalny oraz wgrać na Warszawską Kartę Miejską inne bilety długookresowe z taryfy ZTM.

W najbliższym czasie planowane jest uruchomienie punktu w Sulejówku Miłośnie.

Punkt Kodowania Biletów w Wołominie jest już szóstym punktem w miejscowościach aglomeracji warszawskiej. Punkty działają także w:

- Kobyłce – Urząd Miasta Kobyłka przy ul. Wołomińskiej 1; pon. 9.00-19.00, pt. 8.00-14.00
- Legionowie – Legionowskie Centrum Komunikacyjne przy ul. Kościuszki; pon.-wt. 11.00-19.00, śr.-pt. 7.00-15.00
- Ożarowie Mazowieckim – Dom Kultury „Uśmiech" przy ul. Poznańskiej 165; pon., śr. 10.30-18.00, pt. 8.30-16.00
- Piasecznie – hala dworca kolejowego przy ul. Kolejowej; pon., śr., pt. 7.00-15.00, wt., czw. 10.30-18.30
- Piastowie – punkt wydawania Karty Mieszkańca Piastów przy al. Krakowskiej 4; wt. 8.30-16.00, czw. 10.30-18.00

Mobilne POP-y: podsumowujemy

Mobilne Punkty Obsługi Pasażerów przyjeżdżały do warszawiaków od 12 czerwca do 9 października. Były dostępne w pobliżu osiedli mieszkaniowych, pod centrami handlowymi, liceami i szkołami wyższymi.

Mobilne POP-y, czyli specjalne autobusy umożliwiały naszym pasażerom załatwienie spraw związanych z korzystaniem z Warszawskiego Transportu Publicznego bez konieczności odwiedzania stacjonarnego punktu. Można było tam kupić bilet długookresowy czy wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską. Wtedy gdy mieszkańcy mieli „zostać w domu", my dojeżdżaliśmy do nich na osiedla, pętle, pod urzędy i do centrów handlowych. Byliśmy na Bielanach, w Rembertowie, na Chomiczówce, przy Rondzie Wiatraczna, przy Galerii Północnej i Arkadii. Lokalizacje były też powiązane z kalendarzem. Pod koniec września i na początku października dyżurowały pod szkołami wyższymi, bo wielkimi krokami zbliżał się rok akademicki i do Warszawy wrócili studenci.

Nasze autobusy można było spotkać pod Warszawskim Uniwersytetem Medycznym, Szkołą Główną Gospodarstwa Wiejskiego, Akademią Sztuki Wojennej i Uniwersytetem Kardynała Stefana Wyszyńskiego. W tym czasie odwiedziło je 496 osób, które odwiesiły 96 biletów długookresowych, wyrobiły sobie 106 spersonalizowanych Warszawskich Kart Miejskich.

We wrześniu natomiast mobilne POP-y dyżurowały pod szkołami średnimi. Od 2 do 24 września były w 16 szkołach. Odwiedziło je prawie 1,5 tys. osób, które kupiły ponad 300 biletów. Ponad 340 osób wyrobiło Warszawską Kartę Miejską, w tym uczniowie pierwszych klas szkół średnich, którzy wymieniali Kartę Ucznia na pierwszą WKM-kę. W 24 innych miejscach (pętle, centra handlowe) odwiedziło nas 4 300 pasażerów.

W sumie, od 12 czerwca do 9 października do mobilnych POP-ów przyszło 6 251 pasażerów, którzy kupili 1 670 biletów a kolejnych 1 277 odwiesili. To nie wszystko, bo w czasie trwania akcji wyrobionych zostało 1 094 Spersonalizowanych Warszawskich Kart Miejskich i 904 e-hologramy.

W mobilnych POP-ach dbaliśmy też o bezpieczeństwo pracowników ZTM i odwiedzających. Na miejscu były płyny do dezynfekcji oraz rękawiczki. Wydzielono strefę obsługi pasażerów ograniczającą bezpośredni kontakt. Pracownicy wyposażeni byli w przyłbice lub maseczki ochronne.



Przestawiamy wiaty w pożądane miejsca

Pokonała ponad osiem kilometrów z Żerania na Bielany i stanęła na przystanku Conrada-Szkoła. Wiata przystankowa z nieczynnego przystanku trafiła na ten używany przez pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Ustawienie zadaszenia w tym miejscu było projektem zgłoszonym do budżetu obywatelskiego, który niestety przepadł w głosowaniu.

Na Bielany

W środę, 7 października na ul. J. Conrada, na przystanku Conrada-Szkoła 02, w sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 352 im. Jerzego Huberta Wagnera została ustawiona wiata przystankowa. Przeniesiono ją z niefunkcjonującego przystanku na pętli Żerań FSO.

„Inteligentne wiaty przystankowe na przystanku Conrada-Szkoła 02 i Chudoby 02" – projekt o takiej nazwie został zgłoszony do tegorocznego budżetu obywatelskiego. Zdobył prawie 12 tys. głosów, ale ta liczba okazała się niewystarczająca by został wybrany do realizacji. Dlatego Zarząd Trans-portu Miejskiego, w odpowiedzi na propozycję mieszkańców i dużą liczbę głosów oddanych na ten projekt, przeniósł na Bielany wiatę przystankową z niefunkcjonującego obecnie przystanku na pętli autobusowej Żerań FSO.

Jest to standardowa wiata, co prawda niewyposażona w panele fotowoltaiczne, ale spełniające swoje najważniejsze funkcje. Jest „lekka" i estetyczna, zapewnia schronienie przed deszczem i silnym wiatrem. Jest w niej także ławka. Kolejna relokowana wiata znajdzie się na przystanku Kwitnąca 03.

Później Wilanów i Białołęka

W miarę możliwości finansowych i posiadanych elementów infrastruktury przystankowej będziemy starali się zrealizować także inne projekty „komunikacyjne" zgłoszone w ramach budżetu obywatelskiego, które w głosowaniu nie zostały wybrane do realizacji. W najbliższych dniach wiaty zostaną ustawione na przystanku w Wilanowie i na dwóch na Białołęce.

W ramach budżetu obywatelskiego 2021 został zgłoszony projekt „Wiata dla przystanku autobusowego Lercha 02". Wiata miała stanąć na ul. Sytej przy W. Lercha w kierunku Z. Vogla. Projekt zdobył 496 głosów. Niestety, nie wystarczyło to, by znaleźć się na liście projektów do realizacji. Na wilanowski przystanek zostanie więc przeniesiona wiata z niefunkcjonującego przystanku Stoicka.

Kolejne dwie wiaty zostaną ustawione na białołęckich przystankach – Żerań Wsch. 06 na ul. Daniszewskiej w kierunku Szlacheckiej oraz Ostródzka-Szkoła 02 na ul. Ostródzkiej w kierunku Zdziarskiej. Będzie to odpowiedź na projekt „Montaż wiat przystankowych na wybranych przystankach komunikacji miejskiej". Autorzy projektu zaproponowali 18 przystanków. Projekt zebrał 1701 głosów, niestety również za mało. Z tej listy na razie ustawimy dwie wiaty – przeniesione z nieużywanych przystanków Berensona i Esperanto.

Na jednym z białołęckich przystanków – Warzelnicza-Szkoła 02 zostaną ustawione dodatkowe ławki. To także odpowiedź na projekt budżetu obywatelskiego, który pozytywnie przeszedł weryfikację, ale nie został wybrany podczas głosowania. ■



Nowe przystanki w Markach i w Kobyłce

W Markach i Kobyłce zostały wybudowane nowe przystanki. Od 5 października zatrzymują się na nich autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Pierwsze dwa przystanki – Słoneczna 01 i 02 znajdują się przy al. marsz. J. Piłsudskiego w Markach, w rejonie skrzyżowania z ul. Słoneczną. Na przystanku w kierunku Warszawy zatrzymują się autobusy linii: **140**, **240**, **340**, **738**, **L33**, **L40**, **L45** i **N61**, a w kierunku Radzymina: **140**, **240**, **340**, **738**, **L33** i **N61**.

Kolejne dwa nowe przystanki – Struga-Kościół 01 i 02 znajdują się także przy al. marsz J. Piłsudskiego, ale przy skrzyżowaniu z Klonową. Zatrzymują się tam autobusy linii **738**.

W Kobyłce wybudowano dwa nowe przystanki: Krótka



01 i Załuskiego 02. Pierwszy z nich znajduje się przy ul. Dojazdowej przed skrzyżowaniem z ul. Pionierską i Krótką. Zatrzymują się tu autobusy linii **L27**. Drugi z nich – Załuskiego 02 znajduje się przy ul. Wołomińskiej przed rondem u zbiegu ulic: Wołomińskiej, ks. M. Załuskiego, Armii Krajowej, Kobyłkowskiej i Zgoda. Zatrzymują się tu autobusy linii: **L27**, **L37**, **L40** i **N62**. ■

Zamknięta ulica Szatkowników

W czwartek, 8 października rozpoczął się kolejny etap prac remontowych na ulicy Szatkowników. Zmieniły się trasy autobusów linii 143, 153, 196 i N24.

Podczas tego etapu remontu ulica ul. Szatkowników została zamknięta od ul. Cyrulików do ulicy gen. K. Ziemskiego.



Trasa autobusów linii 143 została skrócona do tymczasowego przystanku Czerwonych Beretów 52. Tu zatrzymują się, a po postoju zawracają na rondzie na skrzyżowaniu Czerwonych Beretów z Frontową i jadą w kierunku pętli GUS.

Podobnie jeżdżą autobusy linii 196. Również ich trasa została skrócona do przystanku Czerwonych Beretów, jednak nie mają tu postoju. Po zawróceniu na rondzie jadą do pętli Rembertów-Kolonia.

Na czas prac zostały zawieszone podjazdy autobusów linii 153 do przystanku Czerwonych Beretów.

Autobusy linii nocnej N24 będą kursowały objazdem: N24 od skrzyżowania ul. Strażackiej z al. gen. A. Chruściela „Montera": al gen. A. Chruściela „Montera" – Republikańska – Frontowa – rondo na skrzyżowaniu ulic Frontowa/Czerwonych Beretów – Frontowa i dalej trasą podstawową w kierunku Dworca Centralnego.

Tymczasowe przystanki Czerwonych Beretów 51 i 52 znaj-dują się na ulicy Frontowej. Pierwszy z nich za rondem Frontowa / Czerwonych Beretów w kierunku Republikańskiej, a 52 przed rondem Frontowa / Czerwonych Beretów od strony Republikańskiej. ■

Tramwaje wróciły na pętlę Cm. Wolski

Od poniedziałku, 5 października tramwaje wjeżdżają na pętlę Cm. Wolski. Na swoje trasy wróciły składy linii 11, 13 i 27.

Tramwajarze remontują pętlę Cm. Wolski. Gotowe są już tory i przystanki, więc od 5 października składy wróciły na trasy:

11: Piaski – Rondo Daszyńskiego,
13: Cm. Wolski – Kawęczyńska-Bazylika,
27: Cm. Wolski – Metro Marymont.



15 lat przewozów Szybkiej Kolei Miejskiej

W poniedziałek, 3 października 2005 roku pierwszy pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1 wyruszył na trasę Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica. Warszawska SKM-ka skończyła 15 lat.

Na początku SKM obsługiwała jedną linię na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica o długości 24 km. Piętnaście lat później, w 2020 r. pociągi SKM kursują na czterech liniach o długości 162 km.

Pierwsze SKM-ki wyjechały na tory 15 lat temu. Polskie Koleje Państwowe nie były w stanie uruchomić pociągów obsługujących głównie mieszkańców stołecznych dzielnic położonych w znacznej odległości od centrum – przede wszystkim ze względu na różnice w taryfach biletowych obowiązujących w środkach warszawskiej komunikacji miejskiej i w pociągach PKP. Dlatego w 2004 roku m.st. Warszawa powołało pierwszą i jak dotychczas jedyną w kraju, miejską spółkę kolejową – Szybką Kolej Miejską.

Od 20 do ponad 160 km

Początki nie były łatwe… Pierwszy kurs do Falenicy obsłużył używany skład wypożyczony z trójmiejskiej SKM, potem dołączył do niego pociąg wyprodukowany dla nowego warszawskiego przewoźnika kolejowego. Po niespełna roku od uruchomienia pierwszej SKM-ki, w lipcu 2006 roku zdecydowano o wycofaniu pociągów z Otwocka i skierowaniu ich na nową linię S2 obsługującą początkowo odcinek z Warszawy Rembertowa (potem z Sulejówka Miłosny) do Pruszkowa.

Pociągi wróciły na linię otwocką w połowie 2010 roku, gdy – w związku z zagrożeniem powodziowym – zamknięto Wał Miedzeszyński. Uruchomiono wówczas linię S10 na trasie Warszawa Wschodnia – Warszawa Falenica. Jeszcze w tym samym roku pociągom kursującym na linii otwockiej przywrócono oznakowanie S1 i skierowano je do obsługi wydłużonego odcinka Otwock – Pruszków. Pociągi linii S2 zaczęły kursować na trasie Sulejówek Miłosna – Warszawa Zachodnia. W 2010 roku uruchomiono także nowe połączenie kolei aglomeracyjnej S9 łączące Warszawę Gdańską z Legionowem.

Kolejnym impulsem do rozwoju Szybkiej Kolei Miejskiej był rok 2012 i oddanie do użytku nowej linii kolejowej łączącej stacje Warszawa Służewiec i Warszawa Lotnisko Chopina. Wydłużono tam trasę linii S2. Do lotniska zaczęły dojeżdżać z Legionowa także pociągi SKM nowej linii S3.

Ostatnie zmiany w układzie linii SKM miały miejsce na początku 2020 roku – wybrane pociągi linii S3 rozpoczęły kursowanie na trasie wydłużonej do Radzymina przez Nieporęt i Dąbkowiznę.

Nowoczesne pociągi

Na początku działalności Szybka Kolej Miejska miała do dyspozycji kilka pociągów, wyprodukowanych specjalnie dla niej na bazie popularnych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57, a oprócz tego posiłkowała się taborem wypożyczanym od innych spółek



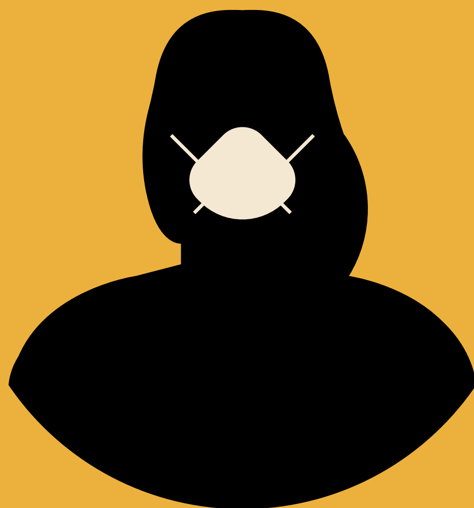
kolejowych. Ważnym zadaniem, jakie stanęło przed przewoźnikiem był rozwój parku taborowego.

Nowe pociągi 19WE – wyprodukowane przez nowosądecki Newag – trafiły do spółki w 2010 roku. Wyróżniał je, wykorzystany po raz pierwszy w polskich pociągach, boczny układ siedzeń. Rok później park taborowy SKM zaczęły zasilać pociągi 27WE Elf, wyprodukowane przez bydgoską Pesę. Były to wówczas najdłuższe pociągi znajdujące się w posiadaniu spółki – mierzyły 107 metrów i mogły pomieścić ponad 900 osób. W 2012 i 2013 na stołeczne tory wyjechały składy Newagu 35WE Impuls, które z długością prawie 113 metrów wyprzedziły Elfy. To jedne z najdłuższych elektrycznych zespołów trakcyjnych, jakie kursują po polskich torach.

Dziś w barwach SKM nadal jeżdżą pociągi 19WE, Elfy i Implusy. Jest to nowoczesny, przyjazny pasażerom tabor, wyposażony m.in. w klimatyzację, elektroniczny system informacji pasażerskiej oraz monitoring. Ponadto, już w 2022 roku Szybka Kolej Miejska otrzyma 21 nowych „Impulsów II", które umożliwią uruchamianie nowych połączeń.

Popularność

W 2006 roku pociągami SKM podróżowało 3,6 mln osób. W 2010 roku, wraz z uruchomieniem linii S9 do Legionowa – 9,3 mln osób. Rok 2012 przyniósł nową linię S3 z Lotniska Chopina do Legionowa, wydłużenie do Lotniska Chopina linii S2 oraz wzrost liczby pasażerów do 17,2 mln. W 2019 roku z usług SKM skorzystało ponad 22 mln osób.



ZASŁANIAJ TWARZ W MIEJSCACH PUBLICZNYCH

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

Jak działa priorytet tramwajowy?



O tym, jak się projektuje priorytety, co oznacza priorytet pełny, a co niski i ile kosztuje taka operacja opowiada Grzegorz Madrjas, kierownik Działu Strategii Rozwoju Systemu Tramwajowego Tramwajów Warszawskich.

Grzegorz Madrjas: Metody działania są różne i zależą od lokalizacji, w której został wprowadzony. Można jednak powiedzieć, że działanie priorytetu tramwajowego ma na cele skrócenie czasu oczekiwania tramwaju na przydzielenie sygnału zezwalającego na przejazd przez skrzyżowanie. Ważne jest przy tym nie tylko skrócenie średniego czasu oczekiwania. Jeśli gdzieś nie da się wyeliminować strat, to należy dążyć do tego, aby czas przejazdu była jak najbardziej powtarzalny – wtedy możliwe jest zbudowanie wiarygodnego rozkładu jazdy, który nie zawiera niepotrzebnych buforów na losowe spóźnienia wywołane sygnalizacją świetlną.

Idealnie z punktu widzenia zarządzania ruchem tramwajów byłoby, gdy na każdym skrzyżowaniu były priorytety?

Tak byłoby najlepiej, chociaż trzeba pamiętać, że nie na każdym skrzyżowaniu możliwe jest uzyskanie priorytetu pełnego, czyli przejazdu bez jakichkolwiek strat.

Właśnie, jakie są różnice między priorytetem: pełnym, wysokim i niskim? Ile czasu się zyskuje dzięki każdemu z tych rodzajów?

Priorytet pełny oznacza, że większość tramwajów (co najmniej 95 proc.) przejeżdża przez daną sygnalizację tak, jakby w tym miejscu nie było nie tylko „świateł", ale w ogóle jakiegokolwiek punktu przecięcia z inną drogą. Priorytet wysoki oznacza, że dopuszczamy średnio kilka sekund straty dla poszczególnych tramwajów. Priorytet niski oznacza zapewnienie jedynie przepustowości wymaganej przez tramwaje, tj. brak zjawiska oczekiwania składów na odjazd dłużej, niż do najbliższego sygnału zezwalającego w danej fazie zmiany świateł.

Gdzie obecnie w Warszawie najbardziej potrzeba priorytetów?

Priorytety dla tramwajów wdrożone są na większości prawobrzeżnej sieci tramwajowej i na dużej części tras po północnej stronie sieci lewobrzeżnej. Największe potrzeby w tym zakresie są w południowej części miasta, czyli na trasach w ciągu ul. Grójeckiej, Wołoskiej i na ciągu ulic od Marszałkowskiej do Puławskiej. Potrzeba ich także na ul. S. Broniewskiego.

Wdrożenie priorytetu to skomplikowana operacja. Ile kosztuje jego zamontowanie na jednym skrzyżowaniu?

Widełki są naprawdę bardzo duże i w zależności od rozwiązań technicznych już istniejących na skrzyżowaniu oraz koniecznych do wprowadzenia, koszt priorytetu waha się od 500 zł za skrzyżowanie (gdy wymagana jest jedynie zmiana parametrów koordynacji, bez wprowadzania skomplikowanych algorytmów) do nawet 500 000 złotych. Tak duża kwota jest potrzebna, gdy trzeba kompleksowo przebudować cały system sterowania ruchem w dużym zespole skrzyżowań i przy okazji wybudować wiele detektorów w odległości kilkuset metrów od skrzyżowania. Do tego dochodzą sterowniki, lampy LED, przyciski dla pieszych, detektory bezdotykowe. Pamiętajmy jednak, że to się musi i tak prędzej czy później pojawić na skrzyżowaniu. Kiedy wprowadzany jest priorytet, to wprowadzany jest też bardziej skomplikowany algorytm do zarządzania ruchem. Najczęściej koszt jednego skrzyżowania to około 200 – 300 tys. złotych.



To też jest chyba praca dla wielu osób?

To jest zadanie, można powiedzieć, wielopoziomowe. Na Politechnice Warszawskiej istnieje nawet specjalność sterowanie ruchem drogowym w transporcie. Przy wprowadzaniu priorytetów współpracujemy z informatykami, ale też inżynierami elektrykami. Algorytm to zadanie informatyczne, choć do jego napisania trzeba wiedzy inżynierskiej, a nawet prawniczej. Najlepiej, jeśli jest to przeszkolony informatyk lub umiejący programować specjalista od transportu. Dla inżyniera elektryka znajdzie się zajęcie przy zaprojektowaniu obwodów. Ludzi z takim zasobem wiedzy nie ma wielu.

Skręty w lewo są trudniejsze do zaprogramowania?

Jeśli torowisko jest w jezdni, to kierunek skrętu nie robi żadnej różnicy, bo i tak trzeba zatrzymać pojazdy na kierunkach kolizyjnych. Na skrzyżowaniu przy dawnym kinie „Femina" wszystkie skręty są powiązane z pasami ruchu samochodów. To powoduje trudność, bo w cyklu zmiany świateł trzeba zapewnić przejazd wszystkim uczestnikom ruchu i na tramwaje nie zostaje zbyt dużo dodatkowego czasu. Tramwaj choćby ze względu na swoją długość potrzebuje więcej czasu na przejechanie przez skrzyżowanie, bo jego zjazd musi nastąpić przed wpuszczeniem na skrzyżowanie innych. W niektórych krajach przyjmuje się, że jeśli wjechał na zielonym, to można już pozwolić jechać innym, bo jest tak duży, że „nikt go nie rozjedzie". W Polsce jest jednak inaczej, a przepisy każą przyjmować, że tramwaj przejeżdża przez skrzyżowanie z prędkością maksymalnie 36 km/h bez względu na kierunek jazdy. Im więcej wlotów na skrzyżowaniu, tym jest trudniej zaprojektować priorytet.

Rondo Zgrupowania AK Radosław było najtrudniejsze?

To skrzyżowanie było wyjątkowo skomplikowane pod względem algorytmu. Aby sygnalizacja mogła szybko reagować na zmieniającą się sytuacją ruchową, rondo podzielono aż na 8 skrzyżowań częściowych, które pracują ze sobą w ścisłej koordynacji. Dużo czasu zajęło też skalibrowanie algorytmu, bo rondo jest bardzo obciążone ruchem, więc co do sekundy trzeba było wyliczyć czas obsługi pojazdów, aby formujące się kolejki nie blokowały ruchu wewnątrz skrzyżowania.

Czy przy okazji dużych remontów lub dużych inwestycji tramwajowych od razu planuje się priorytety?

Priorytety zostały wprowadzone w ramach modernizacji tras na ul. Grochowskiej czy trasy na Bródno, a także w ramach budowy tras tramwajowych na ul. Powstańców Śląskich i na Światowida. Priorytety planowane są także podczas budowy tras tramwajowych do Wilanowa czy na Gocław.

Gdzie spodziewacie się największych problemów przy wprowadzaniu priorytetów?

Chyba najtrudniejsza będzie Ochota. Z jednej strony jest tam bardzo obciążona trasa tramwajowa – odcinek od

pl. G. Narutowicza do skrzyżowania ul. S. Banacha z Bitwy Warszawskiej jest bardzo ruchliwy. Na Ochocie wpływ na ruch tramwajów ma bliskość Trasy Łazienkowskiej. Dodatkowo, Ochota jest objęta sieciową koordynacją sygnalizacji – to powoduje, że opracowanie priorytetów jest trudniejsze. „Ruszając" jedno skrzyżowanie musimy wiedzieć, jak to wpłynie na inne. Na Mokotowie wygląda to trochę łatwiej. Dużym wyzwaniem będzie projektowanie trasy do Wilanowa. Tutaj przewidujemy częste kursy tramwajów. Na ul. Spacerowej przejazd tramwaju będzie nawet co 1,5 minuty w jedną stronę, a na Jana III Sobieskiego – co dwie minuty.

Korzystacie z doświadczeń innych miast?

Gdy przystępowaliśmy do programu, to skupiliśmy uwagę na Monachium. Nie mają tylu linii, co u nas i tak długich tras. U nich jest 10 linii, a trasy mają około 80 kilometrów. Tam przyjęto kroczący schemat. W jednym roku uruchamiano całą linię w priorytecie. My to zmodyfikowaliśmy i priorytet wprowadzamy na całych trasach. Pierwsza była trasa na Powstańców i Połczyńskiej. Potem była trasa na Bródno z fragmentem Targowej, Marymoncka, Tarchomin. Następnie Jagiellońska i Grochowska. Staramy się dokładać nowe priorytety na przedłużeniu tych tras, które już je mają, żeby wzmocnić efekt.

Gra o sekundy i o centymetry

Przy układaniu rozkładów jazdy przez Zarząd Transportu Miejskiego bardzo ważne jest to, czy tramwaj zdąży przejechać przez skrzyżowanie w danym cyklu świateł czy będzie musiał czekać. Priorytety dla pojazdów szynowych pozwalają zaoszczędzić czas pasażerów i motorniczych.

Punktualna realizacja rozkładu jazdy to jest często walka o sekundy i dosłownie centymetry, które zadecydują o tym, czy uda się pokonać skrzyżowanie bez zbędnego zatrzymywania się. Każdy, nawet najdrobniejszy „zysk" może mieć znaczenie. Jeśli na długiej trasie znajdzie się 10 miejsc, gdzie uda się zaoszczędzić po 15 – 30 sekund, to może się okazać, że dla tramwaju będziemy mogli zaplanować czas przejazdu o pięć minut krótszy.

Inny rodzaj zysku

Priorytety tramwajowe pozwalają wypracowywać takie „zyski", ale mają ogromne znaczenie także z innego powodu. Jeśli na skrzyżowaniu wprowadzone zostaje ułatwienie dla tramwajów, to można z dużą dokładnością uśrednić czasy przejazdu na tym odcinku. Czas uśrednia się w zależności od przebiegu ruchu. Tam, gdzie nie ma priorytetów, rozrzut czasów przejazdu potrafi być duży. Jak to wygląda w praktyce? Odcinek między Muzeum Powstania Warszawskiego a „Kercelakiem" (od przystanku Okopowa), można przejechać w czasie od 2 do nawet 3,5 minuty. Tak pokazują pomiary prowadzone w tej samej porze dnia, dla przejazdów takim samym taborem.

Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego, układający rozkłady jazdy muszą z tego wybrnąć i jako czas przejazdu przyjmują trzy minuty. Jeśli tramwaj przejedzie wolniej, to musi potem straty nadrabiać, ale jeśli uda mu się to zrobić szybciej, to następnie wytraca prędkość, żeby zjawić się na przystanku o czasie. Ustawiona w stałych przedziałach zmiana sygnalizacji świetlnej powoduje „losowość" – raz tramwaj zdąży przejechać przez skrzyżowanie przed zmianą świateł, a innym razem mu się to nie uda, bo np. pasażer będzie dobiegał lub powoli wysiadał z pojazdu i zabraknie dwóch sekund na odjazd.

Sekundy na rondzie

Podobnie miała się sytuacja na pl. A. Zawiszy. Tam często zdarzały się duże straty czasu, bo tramwaje czekały na "swoje" światło. Jeśli np. "9", jadąca od strony Okęcia spóźniła się na czujnik usytuowany na zwrotnicy o dwie sekundy, to ruszały samochody, skręcające w ul. Towarową, a tramwaj czekał cały cykl zmiany świateł. Teraz czujnik jest przy przystanku Ochota Ratusz i sygnalizacja dostaje sygnał odpowiednio wcześnie, a następnie "planuje", że tramwaj już nadjeżdża. Podobne problemy miewały też tramwaje linii 1. Widać było, że gdzieś brakowało często sekundy, żeby "1" zdążyła skręcić na rondzie i przejechać przez nie bez zatrzymywania. Tutaj też udało się trochę zyskać dzięki priorytetom.

Skoro o sekundach i centymetrach mowa, to na pl. A. Zawiszy trzeba było też skoordynować przejazdy tramwajów linii 24. Na rondzie wyspa centralna jest mała, więc na poszczególnych odcinkach ulicy mieści się mało samochodów, a dodatkowo tramwaj linii 24, skręcający z ulicy Towarowej w stronę centrum musi przejechać skrzyżowanie płynnie. Jest „za długi" o 20 centymetrów i jeśli się zatrzyma, to blokuje 1, jadącą do Okopowej, co może spowodować opóźnienia.

„Czwórka" jedzie sprawniej

Plac Artura Zawiszy to tylko jedno ze skrzyżowań na trasach wielu linii tramwajowych. Można tu zaoszczędzić lub stracić cenne sekundy. Innym, ciekawym przykładem jest Plac Bankowy. Jeszcze niedawno tramwaje linii 4, jadąc z południa potrzebowały dwóch minut, żeby skręcić na most Śląsko-Dąbrowski. Po wprowadzeniu priorytetu wystarczy do tego już tylko minuta, bo wzbudzana jest dodatkowa faza w sygnalizacji świetlnej.

Kiedy zapala się światło do jazdy na wprost dla 15 i 18, to przed zmianami 4 czekała na skręt w prawo, mimo że był przejazd bezkolizyjny. Teraz faza skrętu w prawo jest razem z relacją na wprost. Jeszcze ciekawiej wygląda sytuacja, gdy 4 nadjeżdża od strony Żerania. Kiedy nie ma na skrzyżowaniu w tym czasie 15 i 18, to dodatkową fazę światła do skrętu dostaje od pewnego czasu tramwaj linii 4.

To są jednak tylko pojedyncze skrzyżowania i nie zawsze udaje się w takiej sytuacji zyskać tak wiele czasu, by przebudować rozkład jazdy. Najlepiej, gdy priorytet zostaje uruchomiony na dłuższym odcinku trasy. Świetnie zadziałało to na trasie na Bródno – to jeden z dłuższych fragmentów linii w Warszawie z priorytetami dla tramwajów. Na odcinku dziesięciu przystanków udało się zaoszczędzić dwie do trzech minut. Sami pasażerowie zauważyli w drodze od Dworca Wileńskiego do Annopola, że - nie licząc małych wyjątków - tramwaje zatrzymują się jedynie na przystankach, na czas potrzebny do wymiany pasażerów. Po lewej stronie Wisły linia 22, dzięki fali priorytetów, zyskała trzy minuty na odcinku od ul. Żytniej do pl. A. Zawiszy.

Przyszłość priorytetów

W Warszawie jest coraz więcej skrzyżowań z priorytetem dla tramwajów. Te, które pilnie czekały na swoją kolej, ostatnio je zyskały (pl. A. Zawiszy, pl. Bankowy). Skrzyżowanie ulicy Okopowej z al. Solidarności jeszcze tego udogodnienia nie ma, ale kilka lat temu faza dla tramwajów została wydłużona z ośmiu do 16 sekund, dzięki czemu mogą przejechać dwa składy. Dodatkowo dzięki specjalnemu układowi torowemu skład może już wcześniej przełączyć zwrotnicę. Priorytet przydałby się w ciągu ul. Marszałkowskiej – już trwają prace w Tramwajach Warszawskich i za jakiś czas będzie zielona fala od Centrum do metra Politechnika.

Priorytety przydają się też, kiedy zdarzą się utrudnienia na trasie. Tak działa skręt w lewo na Placu Bankowym, w stronę Kina Femina. Kiedy pojawia się tam tramwaj, skierowany na objazd z al. Jana Pawła II, to dyżurny ruchu może pozwolić mu na wjechanie w al. Solidarności, dzięki czemu tramwaj wróci szybko na swoją trasę i pojedzie dalej na północ. Jeśli nie ma tramwaju, to światła wykorzystują inni uczestnicy ruchu. Przy okazji tego skrzyżowania widać, że priorytet dla tramwajów nie musi oznaczać utrudnień dla samochodów. ■



PRIORYTETY DLA TRAMWAJÓW W WARSZAWIE

Łomianki
Nowodwory
Tarchomin
Białołęka
Marki
Żerań Wschodni
Młociny
Zajezdnia R-4 „Żoliborz”
Bródno
Zacisze
Bielany
Chomiczówka
Żoliborz
Targówek
Nowa Praga
Zajezdnia R-2 „Praga”
Rembertów
Zakład Energetyki Trakcyjnej i Torów T-1
Bemowo
Szmulki
Port Praski
Grochów
Koło
Zajezdnia R-1 „Wola”
Witolin
Marysin Wawerski
Jelonki
Saska Kępa
Gocław
Ochota
Wawer
Nowe Włochy
Szczęśliwice
Rakowiec
Sielce
Siekierki
Włochy
Mokotów
Ursus
Skorosze
Pralka (d. Okęcie)
Zajezdnia R-3 „Mokotów”
Sadyba
Stegny
Służewiec
Służew
Wilanów
Nowy Wilanów
Ursynów
Natolin
Kabaty
Powsin



STAN NA DZIEŃ:
28.08.2020 r.

LEGENDA:

Skrzyżowania z priorytetem dla tramwajów:

- pełnym (średnia strata czasu bliska o sekund / skład
- wysokim
- niskim / częściowym lub stałoczasowym (min. jedno „zielone” na minutę)

WARSZAWA W CZERWONEJ STREFIE
NOWE ZASADY



TRANSPORT PUBLICZNY

- MAX. 30% DOPUSZCZALNEJ LICZBY PASAŻERÓW

LUB 50% LICZBY MIEJSC SIEDZĄCYCH

Przystanki kompleksowo zadbane

Każda podróż komunikacją miejską zaczyna się na przystanku. Już na tym etapie pasażerowie powinni czuć się komfortowo, dlatego dla estetyki i bezpieczeństwa przystanki porządkowane są codziennie. Ale co kryje się pod tak ogólnym sformułowaniem jak porządki na przystankach?

Lśniące wiaty i czysta okolica wokół nich to pierwsze, na co zwracają uwagę osoby wybierające transport publiczny, dlatego o porządek regularnie dbają służby Zarządu Oczyszczania Miasta. Prace prowadzone są głównie nocami, by nie zaburzać komfortu pasażerów licznie podróżujących autobusami i tramwajami w ciągu dnia.



W pierwszej kolejności z wiaty usuwane są nielegalne reklamy i ogłoszenia. Jeśli na szybach jest pseudograffiti, w ruch idą preparaty mające ułatwić usunięcie bazgrołów. - Wandale używają zwykle sprejów, markerów czy farb, czyli środków, które są dość odporne na czyszczenie. Usunięcie ich wymaga sporo pracy, ale lata doświadczeń nauczyły nas, jak sobie z tym skutecznie radzić – mówi Piotr Turlej, kierownik Działu Oczyszczania w Zarządzie Oczyszczania Miasta. Następnie ekipy sprzątające zajmują się całą wiatą, czyli szybami, gablotami, dachem i ławkami oraz oczywiście chodnikiem przy przystanku.

Regularne mycie zlecane przez ZOM obejmuje 1100 wiat w całej Warszawie. W zależności od stopnia zabrudzenia prace te wykonywane są średnio cztery razy w roku, przy czym można je realizować między wiosną a jesienią. Są też miejsca, w których porządki na mokro powtarzamy regularnie co miesiąc. Dotyczy to głównie Śródmieścia oraz pętli autobusowych i tramwajowych, gdzie frekwencja podróżnych jest bardzo wysoka.

Zarząd Oczyszczania Miasta ma pod swoją opieką 4000 przystanków, które sprzątane są od 1 do 7 razy na tydzień, a codziennie z każdego kosza wybierane są śmieci. Stan czystości sprawdzają służby kontrolne ZOM i ZTM, cenne są także zgłoszenia od pasażerów – lokalizację przystanku, na którym należy podjąć prace porządkowe można zgłaszać za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Mycie wiat przystankowych, zamiatanie śmieci i opróżnianie koszy – to działania służb oczyszczania miasta, które sprzyjają wysokim standardom porządku. ZOM zleca sprzątanie 3,4 mln m² terenów dla pieszych, w tym 700 tys. m² przystanków, systematyczne czyszczenie na mokro 1300 km warszawskich dróg oraz opróżnianie ze śmieci 12 tys. koszy.



„A" jak autobus

Przejazd autobusu Somua, odrestaurowanego przez Miejskiego Zakłady Autobusowe przypomniał, że kiedyś w Warszawie funkcjonowały linie oznaczone literami. Pierwsza była oczywiście, linia A.

Piękny, czerwony autobus pokazał się warszawiakom 22 września, uświetniając obchody Europejskiego Dnia bez Samochodu. Somua była dumą przedwojennej, warszawskiej komunikacji miejskiej, a wiele lat później stała się legendą. Nie zachował się żaden egzemplarz, jeżdżący po stolicy w latach 20. i 30., chociaż kilka sztuk przetrwało II wojnę światową.

Pierwsza litera

Na dawnych zdjęciach widać, że te wozy obsługiwały m.in. linię A, wiodącą z pl. Teatralnego na pl. Zbawiciela - 29 czerwca 1928 r. uruchomiono pierwszą, po kilku latach przerwy, linię autobusową ulicami: PLAC TEATRALNY – Wierzbowa – plac Saski – plac Małachowskiego – Mazowiecka – plac Warecki – Szpitalna – Bracka – plac Trzech Krzyży – Nowogrodzka – Krucza – Mokotowska – PLAC ZBAWICIELA.

Początkowo linię obsługiwało 11 wozów, które odjeżdżały z przystanków co 5-6 minut. Kursowanie rozpoczynały z pl. Teatralnego o 7:20 rano. Ostatni kurs w stronę pl. Zbawiciela był zaplanowany o 23:43 (w przeciwną stronę były to odpowiednio 7:41 i 12:05). Opłata za przejazd wynosiła 10, 20 lub 30 groszy, w zależności od przejechanego dystansu, a z opłat była zwolniona młodzież szkolna oraz kierownicy i nauczyciele szkół, poza miesiącami wakacyjnymi.

Czemu wybrano taką trasę? Precyzyjnie opisał to dziennikarz "Kuriera Warszawskiego". Śródmieście w tamtym czasie było nieco zaniedbane komunikacyjnie, ówczesne trasy tramwajowe przebiegały w pewnym oddaleniu, dlatego właśnie tam zdecydowano się puścić "wielkie 50-osobowe (i 50-konne) wozy marki Somua" ("Kurier Warszawski", nr 179, 30 czerwca 1928 r.). Inauguracja odbyła się z wielką pompą. Wszystkie autobusy stanęły przed garażami na ulicy Inżynierskiej. Na miejscu był nie tylko zarząd tramwajów i dyrekcja autobusów, ale też prezydent miasta Zygmunt Słomiński i minister transportu inż. Alfons Kuhn. Wozy zostały poświęcone przez jednego z najbardziej znanych księży warszawskich, Ignacego Kłopotowskiego, który był proboszczem niedalekiej parafii Matki Bożej Loretańskiej na Pradze.

Linia A, która startowała jako pierwsza, miała wyznaczyć nowy początek warszawskich autobusów. Minister Kuhn zadeklarował, że odtąd komunikacja autobusowa będzie wprowadzona w stolicy na stałe, a docelowo będzie po mieście kursowało nawet 200 wozów. Minister Kuhn wiedział dokładnie, o czym mówił. Jeszcze niedawno był dyrektorem Tramwajów Warszawskich i nawet podczas uroczystości były minister komunikacji Kazimierz Tyszka wyrażał żal, że stołeczna komunikacja straciła tak wybitnego fachowca.

Pierwszych osiem autobusów wyruszyło z Pragi na pl. Teatralny o 10:35, co skrupulatnie zanotował dziennikarz "Kuriera Warszawskiego". Odjazd liniowy nastąpił o 10:55, a dotarcie do celu, na pl. Zbawiciela, zajęło 11 minut. W normalnym ruchu, z wsiadaniem i wysiadaniem pasażerów miało to zajmować pięć minut więcej. Przystanki były zlokalizowane co kilkaset metrów, np. na pl. Saskim, przed Pocztą Główną czy na placu przy zbiegu Chmielnej, Szpitalnej i Brackiej.

Autobusy cieszyły się dużą popularnością i już od pierwszego dnia kursowały pełne (przejazd na całej trasie kosztował 30 gr, a bilety na krótsze odcinki można był kupić za 10 lub 20 groszy).

Nie wolno wskakiwać

Autobusy, chociaż przywitane z wielkim entuzjazmem przez warszawiaków, samą swoją obecnością tworzyły też pewne komplikacje na ulicach. Były nowe i nie wypracowano jeszcze do końca społecznych zasad ich używania. Wiadomo było, jak się zachować w tramwajach, co wolno, a czego nie. W przypadku pojazdów kołowych działano „na żywym organizmie". Nawet policja nie do końca wiedziała, jak postępować. Dlatego już kilka dni po uruchomieniu linii A w „Kurierze Warszawskim" pojawiła się krótka notka: „Policja otrzymała wyjaśnienie, że zakaz wskakiwania i wyskakiwania w ruchu dotyczy również nowo wprowadzonych autobusów. Na winnych nakładane będą kary doraźne".

Niemal natychmiast pojawiły się też propozycje ulepszeń. Już 2 lipca prasa donosiła, że sprawność personelu i rozmieszczenie przystanków są bez zarzutu. Narzekano jednak letnią porą na wszechobecny kurz,



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3847
Autobus marki Somua

który osiadał na ławkach autobusów i powodował obawy o zabrudzenie bądź zniszczenie ubrania. Pasażerowie mieli nawet gotowe propozycje rozwiązania tej sytuacji. Ich zdaniem wystarczyłoby, gdyby zarząd autobusów miejskich zatrudnił jedną lub dwie sprzątaczki, które dyżurowałyby na jednym z krańcowych przystanków i na bieżąco oczyszczałyby siedzenia w nadjeżdżających autobusach.

Uzupełnieniem oferty linii A stała się linia A-bis. Chodziło o to, by odciążyć linię „A". Nowa linia od 1 listopada 1930 roku łączyła pl. Zamkowy od wylotu ul. Świętojańskiej z pl. Zbawiciela. Długość trasy wynosiła około 4 kilometrów, więc za przejazd całej trzeba było zapłacić 40 groszy. Po drodze pasażerowie mijali 13 przystanków, nie licząc jak pisał „Kurier Warszawski", tych krańcowych. Przejazd całego odcinka miał zająć 17 minut.

Autobusowe litery

Z biegiem lat i rozwojem komunikacji autobusowej w Warszawie przybywało „literowych" linii autobusowych. Chyba każda część miasta miała w pewnym momencie połączenie autobusowe. Miały je i Powiśle, i Muranów, i Czerniaków, i Sielce. Często autobusy miały wspomagać tramwaje tam, gdzie pojazdy szynowe nie dawały rady. Tak było choćby w przypadku linii B, która łączyła Powiśle ze Śródmieściem. W tym przypadku stromizna skarpy warszawskiej uniemożliwiała ułożenie na Tamce torów tramwajowych. Ta linia jest bardzo ciekawa, bo na przestrzeni kilku przedwojennych lat jej trasa doznawała bardzo wielu przeobrażeń. Autobusy kursowały objazdami, bo kładziono na Tamce i Wybrzeżu Kościuszkowskim asfalt. Potem przenosiły się z północnego na południowe Powiśle, żeby ułatwić widzom dojazd do Teatru Ateneum, a kiedy 1 maja 1939 roku wprowadzono w Śródmieściu ruch jednokierunkowy, to w jedną stronę jeździły ulicami: Złota – Jasna – Sienkiewicza – pl. Warecki – Warecka – Ordynacka, żeby wracać na Plac Kazimierza Wielkiego przez Zgodę – Jasną – Tamkę.

Miała „swoje" linie także Praga. Ze skrzyżowania Alej Jerozolimskich i Nowego Światu na pl. P. Szembeka jeździły autobusy linii K, a linia T łączyła Targówek z lewobrzeżną częścią stolicy. Były też linie, które uruchamiano, jakby dla przyjemności warszawiaków:

pospieszne autobusy linii WK jeździły w 1939 roku po to, by warszawiacy mogli sprawnie dojechać na tor wyścigów konnych; już trzy lata wcześniej zaczęły jeździć autobusy linii H, zapewniające połączenie dzielnicy handlowej (okolice pl. Żelaznej Bramy) i dzielnicy parkowej z ul. Marszałkowską. Sieć połączeń się rozwijała, nawet tuż przed wybuchem II wojny światowej. Jeszcze w maju 1939 roku uruchomiono linię M, która zastąpiła wycofane tramwaje na ul. Złotej. Autobusy miały przyszłość. W prasie pojawiały się reklamy producentów, którzy widzieli nad Wisłą rozwijający się rynek.

Wojna zmieniła wszystko

Wszystko zmieniła napaść hitlerowskich Niemiec na Polskę. Jeszcze na początku działań wojennych autobusy jeździły po Warszawie, starając się zapewnić mieszkańcom w miarę normalne funkcjonowanie. Niestety, bombardowania się nasilały, a obrona przeciwlotnicza działała coraz słabiej. Polskie myśliwce z Brygady Pościgowej tylko przez kilka pierwszych dni września 1939 roku były w stanie bronić stolicy, dlatego od 6 września władze Warszawy zawiesiły kursowanie komunikacji autobusowej. Kilka tygodni po zajęciu Warszawy przez Niemców autobusy wróciły na ulice miasta, m.in. ze względu na znaczne zniszczenie sieci tramwajowej. Kiedy udało się przywrócić ruch tramwajów, autobusy jeszcze w 1939 roku wycofano.

Przywrócono je w 1940 roku – na potrzeby władz okupacyjnych. Autobusy linii F dowoziły niemieckich urzędników, a linia O jeździła na Okęcie. Pogarszająca się sytuacja Niemiec na frontach II wojny światowej spowodowała szukanie oszczędności. Jako pierwszą, jeszcze w 1943 roku, wycofano Linię O. Linia F zniknęła niemal rok później – prawdopodobnie w lipcu 1944 roku. Front zbliżał się już wtedy do granic Warszawy, a Armia Krajowa szykowała się do wybuchu powstania.

Po zakończeniu wojny komunikację w stolicy trzeba było organizować na nowo. Jako pierwsze na ulice wyjechały autobusy linii… D. Najpierw, na próbę, 15 lipca 1945 roku. Tydzień później, 22 lipca, zaczęły wozić pasażerów w dni powszednie. Data na pewno nie była przypadkowa. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Trasbus.com
Kurier Warszawski
Sprawozdanie Tramwajów i Autobusów m.st. Warszawy
Dziennik Zarządu m.st. Warszawy



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3857
Autobusy marki Somua i Chewrplet



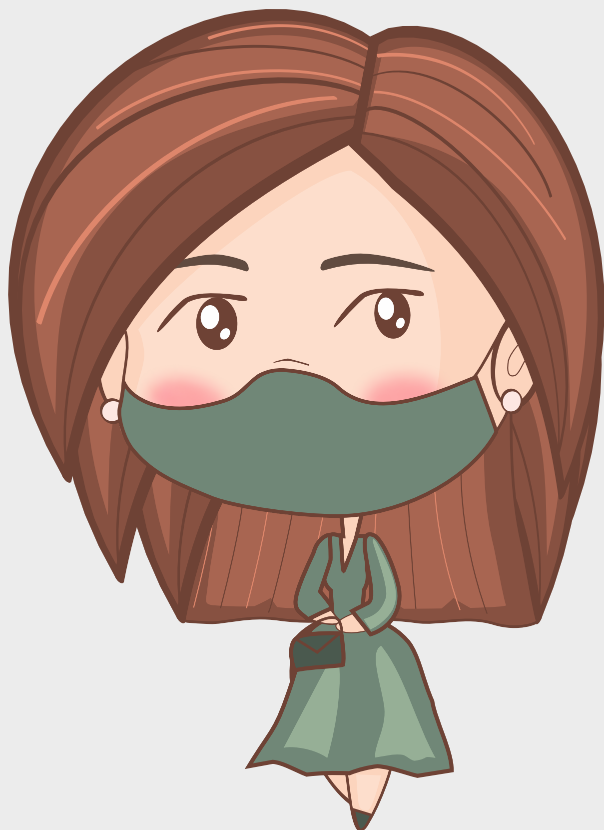
Warszawski
Transport
Publiczny



Wysiłek nieduży mieć maskę w podróży.

#zasłaniamtwarz





Dbaj o wspólny los, zasłaniaj usta i nos.

#zasłaniamtwarz


zakochaj się
w warszawie